**Эксперимент в грузовых автоперевозках. Стоит ли ЭТрН выделки?**

Свой отдельный вход в цифровой мир у автоперевозчиков появится уже в 2022 году, это пообещал президенту страны глава Минтранса - он в начале августа отчитался о подготовке системы электронных перевозочных документов. Однако переход в цифру обязательным для участников рынка станет только в 2023 году.

Автоперевозчики переход в электронный документооборот ждут с надеждой и страхом. Одни верят, что цифра увеличит их доходы и сделает их свободными, другие надеются, что финансовые возможности «бумаги» останутся и продолжат работать по уже привычным и понятным правилам. РЖД-Партнер опросил участников рынка и выяснить, стоит ли ЭТрН выделки и каких преференций автоперевозчиков лишает цифровой мир.

**Подпишите пропуск в цифровое будущее**

Чтобы войти в цифровой мир в 2022 году автоперевозчики должны начать движение в 2020. Минтранс ждет от бизнеса всего два шага. Первый - самостоятельно внедрить на предприятии электронный документооборот, который, на этой вехе развития ЭТрН дублирует бумажный. Второй - интегрировать документооборот с прототипом единой государственной информационной системы, разработанной ФГУП «ЗащитаИнфоТранс».

Но разработчики признаются, самым сложным шагом для бизнеса стал шаг, о котором Минтранс даже не догадывался. Оказывается, прежде чем перевести бумагу в цифру, автоперевозчики должны были точно определить порядок работы, то есть определить, какие именно процессы и перевозочные документы нуждаются в оцифровке. Руководитель направления автоматизации логистики Edisoft Алексея Квятковского объясняет, чтобы разрабатываемая ЭТрН легко вошла в жизнь участников рынка, она должна максимально повторять привычную последовательность действий - кто, как и по каким бумажным документам передает груз, как его перемещают и какие документальные данные подтверждают получение:

«На этом этапе логистический сервис DropCat позволяет делать любые юридически значимые и крайне востребованные для бизнеса документы, подчеркну, они никак не регламентированные государством, но крайне востребованы бизнесом. Уже выработаны базовое сценарии - это всего четыре файла. Стороны, последовательно заполняя и подписывая их в определенной логике, производят обмен документами», - продолжает А. Квятковский.

Итак, первый этап эксперимента по внедрению электронной транспортной накладной на автотранспорте начался - официально - в феврале 2020 года. Со стадии подготовки, перевода бумаги в цифру и интеграции с прототипом ФГУП «ЗащитаИнфоТранс». Разрабатывали платформу Edisoft и еще шесть операторов:

«Мы, компания Edisoft, сделали свою платформу для работы с электронной транспортной накладной и электронного путевого листа. Да, каждый из операторов разрабатывал систему самостоятельно. Например, Edisoft собрала логистический блок из уже имеющихся наработок, и проинтегрировала платформу с прототипом будущей системы Минтранса, ФГУП «ЗащитаИнфоТранс». Понятно, системе необходимо бесшовное интеграционное взаимодействие», - объясняет А. Квятковский.

Подчеркнем, стандарты информационного взаимодействия систем операторов электронного документооборота с прототипом ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» разрабатывала совместно с участниками рынка. Причем у большинства операторов электронного документооборота стандарты уже - процентов на 80 - уже были готовы. Самая большая сложность - научить систему «бесшовной» работе.

Второй этап - практический. Он начался 1 октября 2020 года на 52 километре Московской кольцевой автомобильной дороги. Грузоотправитель - «Газпромнефть – Битумные материалы», грузополучатель - «Газпромнефть – Рязанский завод битумных материалов». Перевозку между дочерними предприятиями «Газпром нефти» осуществляла компания «ИТЕКО Россия». Грузоотправитель, грузополучатель и транспортная компания заверили документ электронной подписью через логистический сервис DropCat от Edisoft, а сотрудники ГИБДД и Ространснадзора контролировали процесс через прототип ИС Минтранса России.

Потом, с 1 по 30 октября 2020 года было еще несколько перевозок, которые совершили 50 компаний рынка. Систему тестировали международные экспедиторы, грузоотправители, грузополучатели и перевозчики, а также, отдельно подчеркнем, Минтранс, ФНС и полиция.  Испытывали несколько сценариев: груз доставляет внешний поставщик, сторонний перевозчик, или перевозчик внутри компании. ГИБДД, как одна из сторон эксперимента, училась определять груз, грузоотправителя и грузополучателя только из транспортной накладной. Однако, как нехотя признались участники этого этапа у дорожных инспекторов не всегда были планшеты, чтобы увидеть транспортную накладную, иногда блюстители закона верили дальнобойщикам на слово… пока, в условиях эксперимента, честное слово сильнее цифровой подписи.

«Минтрансу очень интересно как внутри предприятия будут формироваться электронный документооборот, как именно между собой будут взаимосвязаны участники. Никому не интересно как водитель будет пересылать электронный документ менеджеру, кто и как будет ставить подпись. А вот как формируется файл, который станет ключевой точкой для входа в документооборот государственного контроля и надзора – интересно», – рассказывает Алексей Квятковский.

**Минтранс. Эксперимент с продолжением**

Бумажная транспортная накладная. Их в 2020 году автоперевозчики напечатали более 3 млрд штук, подсчитал Минтранс. Стоимость обслуживания одного бланка, с учетом на работу бухгалтерии, специалистов по заполнению и обмену транспортных накладных и кол-центров - около 700 рублей. Итого на ведение бумажного документооборота бизнес тратит порядка 2% всего дохода за год. Однако если документ утерян или неправильно заполнен, то участники всей цепочки грузоперевозки вынуждены ждать новую бумагу, а груз все это время на складе.

Электронная транспортная накладная будет не только экономит время и деньги участников рынка, но и существенно сократит сроки согласования. При этом документ в электронном виде, подчеркивает разработчик, как и бумажный аналог, не только подтверждает договор на перевозку, но и служит основанием для учета оказанных транспортных услуг и расчетов с перевозчиком. ЭТрН указывает грузоотправителя, грузополучателя, пункт погрузки, данные об автомобиле, участвующем в перевозке.

(графика)

Последовательность создания ЭТрН

1.Грузоотправитель, еще до передачи партии товаров, оформляет электронную транспортную накладную на логистическом сервисе оператора ЭДО.

2. Документ получает подпись. Сотрудник склада ставит электронную подпись, менеджер - усиленную квалифицированную.

3. Подписанный документ получает Минтранс, грузополучатель и транспортная компания.

Далее груз перемещается на склад грузополучателя

4. Сотрудник склада принимает груз и подписывает ЭТрН простой электронной подписью, а менеджер – усиленной квалифицированной. Документ также имеет подписи водителя и менеджера компании-перевозчика.

5. Электронную накладную получает Минтранс, грузополучатель, грузоотправитель и перевозчик.

«В первую очередь, с помощью электронных транспортных накладных решается вопрос о потере, порче или неправильном заполнении бумажной накладной. Таким образом, бухгалтерам не грозят штрафы за отсутствие оригиналов документов, а водителям - штрафы от ГИБДД.  Во-вторых, ЭТрН хранятся в архиве системы ЭДО, а значит, могут быть использованы в любое время для предоставления в ФНС, расчета НДС или использования в суде. Наконец, электронный документооборот сокращает расходы на печать и отправку бумажных накладных и ускоряет процесс оплаты товаров и услуг», - объясняет независимый эксперт транспортной отрасли Алексей Тузов.

Участники рынка автоперевозок хотят и даже готовы жить и работать по новым правилам, об этом президенту страны доложил глава Минтранса летом 2021 года. Правда, как отметил глава ведомства, обязательное применение электронных перевозочных документов начнется только с 2023 года, пока чиновники под новые условия работы меняют законодательство.

«Минтранс совместно с ФНС России и при участии отраслевых организаций до конца 2021 года обеспечит издание подзаконных актов, устанавливающих требования к информационным системам операторов электронного документооборота, а также форматы и порядок передачи электронных перевозочных документов», – сообщил президенту страны Виталий Савельев.

Причем по мнению главы Минтранса переводу документов в цифру способствует даже новая коронавирусная инфекция - электронный документооборот практически лишит перевозчиков необходимости обращаться в органы власти: «ЭДО не только упростит и ускорит процесс получения документов, но и значительно снизит вероятность распространения инфекции», – уточнил на встрече с президентом Виталий Савельев.

**Зона комфорта: или жизнь под грудой макулатуры, или страх цифровой невесомости**

Группа компаний «Аппарель совершает мультимодальные перевозки на расстоянии в 40 млн км. Перевозчик транспортирует автомобили. И как утверждает сотрудник компании Сергей Пикта необходимость замены бумажных документов электронными не просто созрела, а уже даже перезрела: «Бумаги никому не интересны. Контролирующие органы не могут переработать столько макулатуры, в первую очередь для них нужно понимание процессов и контроля хозяйственной деятельности», - говорит он

Директор по развитию «Биржи грузоперевозок ATI.SU» Александр Вильде тоже подтверждает заинтересованность рынка в переходе на электронный документооборот: «Я даже не считаю замену бумажной накладной ЭТрН равноценной – современный ЭДО, безусловно, лучше и удобнее бумажной альтернативы. Переход на ЭДО – это шаг вперед в развитии цивилизации. За прошедший год пандемии и удаленной работы, думаю, теперь многие со мной согласятся. Кроме того, в отличие от бумажного документооборота, электронные системы документооборота находятся в постоянном совершенствовании. По мере развития технологий они становятся все более удобными для использования и внедряются во все большее число процессов как в бизнесе, так и государстве», - заявляет он.

Управляющий партнер юридической компании LCI Partner Ольга Злотя тоже считает, в переходе рынка на электронную транспортную накладную - одни плюсы. Во-первых, полный переход на электронный документооборот сократит число проверок на дороге, во-вторых исключит лишние маршруты, поскольку отпадет необходимость заезда на автобазу для сдачи путевой и перевозочной документации и главное, снизит затраты за счет собственно отказа от бумажных носителей: «По действующему порядку отсчет срока на оплату услуг начинается после получения полного комплекта перевозочных документов.  Очевидно, при использовании цифровых документов этот момент наступит гораздо быстрее чем в ситуации с бумажными накладными. Кроме того, надежды на электронную накладную связаны с уменьшением числа мошеннических схем в перевозках. В ситуации, когда водитель будет иметь индивидуальную электронную подпись уехать в неизвестном направлении уже будет гораздо сложнее», - объясняет она.

Сколько будет стоить переход в цифру - участники рынка даже не готовы просчитать. Кроме того, противники перехода давят на незащищенность перед конкурентами в цифровом мире. Как рассказали РЖД-Партнеру участники рынка сейчас никто не может гарантировать безопасность хранения данных, а значит есть возможность перехода коммерчески значимой информации о перевозках в руки конкурентов. Заявлено, сейчас нет понимания того, как именно будет происходить обмен ЭТрН.  Кроме того, один из аргументов для остановки эксперимента и возврата в бумажную зону комфорта - это нынешнее безучастие налоговых органов в эксперименте. А транспортная накладная является одним из первичных документов для налогооблажения и при возникновении ошибки на любом из этапов процесса есть шанс получить штраф и отказ в принятии затрат, даже добросовестным перевозчикам.

«Главный страх - электронные документы делают бизнес слишком прозрачным. И в России пока не понимают, как можно «сломать» систему и заставить автоперевозчиков выйти из «серой» зоны», - говорит Сергей Пикта.

Больше всего опасений у компаний, работающих в «серой» зоне рынка, так как введение ЭТрН делает работу перевозчика прозрачной, утверждает директор по транспортной логистике Itella в России Сергей Левченко: «Ввод ЭТрН повышает вероятность обнаружения нарушений, например, режима труда и отдыха водителей, уклонение от уплаты налогов. Безусловно, выявить их могут и сейчас, однако при цифровизации данных сделать это значительно проще», - говорит он.

Председатель общественной организации по защите прав потребителей «Общественная потребительская инициатива» Олег Павлов признается, в транспортно-логистической сфере есть множество «серых компаний» с запутанными схемами владения. В первом квартале 2021 года активисты движения «За безопасный транспорт» выявили в 36 регионах России 111 нарушений налогового законодательства транспортными компаниями. Подчеркнем, было совершено всего 259 контрольных отправок грузов. Получается, налоговое законодательство нарушает почти каждый второй участник рынка грузовых автоперевозок. Отчет активистов гласит - все выявленные нарушения связаны с сокрытием выручки: компании или совсем не выдают чеков, или используют одну кассу на несколько офисов, таким образом скрывают от налоговых до 41% выручки от общего числа покупок.

**Где выход? Он же вход в цифру**

Переход в цифру, о котором так много говорят и который так опасаются автоперевозчики, состоялся еще в 2018 года, об этом РЖД-Партнеру рассказывает независимый эксперт транспортной отрасли Алексей Тузов. «Обмен ЭТрН в электронном виде является полностью легальным - это регламентировано Постановлением Правительства №272 от 15.04.2011», - говорит независимый эксперт.

Это заявление подтверждают и участники рынка. Оказывается, крупные игроки рынка перевозки самостоятельно, без команды сверху, уже провели «компьютеризацию» водителей и кладовщиков, об этом РЖД-Партнеру рассказывает руководитель направления оптимизации RAMAX Group Максим Храменков: «На моей памяти первый такой проект был еще в 2011 году. А в 2017 году в рамках развития проекта автоматизации водителей «Деловых линий» была уже печать трехслойных накладных с мобильного приложения водителя. То есть Главные затраты были понесены еще в период повсеместного внедрения 54-ФЗ», - говорит М. Храменков.

Алексей Тузов утверждает, электронную накладную уже принимают налоговые органы. Эксперт, чтобы доказать это заявление, показывает письмо Минфина от 11.01.2012 в котором указано, участникам бизнеса достаточно распечатать документ из системы ЭДО с пометкой о подписании сторон: «Бизнесмену достаточно поставить печать и подпись руководителя организации и предоставить в налоговый орган», - говорит А. Тузов.

Более того, есть решение по поводу использования квалифицированной электронной подписи - она несколько дороже по сравнению с простой: «В соответствии с законом об ЭП, по согласованию контрагентов, документы могут быть подписаны простой электронной подписью. Другими словами, тратиться на квалифицированную ЭП для каждого водителя не потребуется», - терпеливо объясняет эксперт.

Более того, если потребуется, то электронную транспортную накладную можно предъявлять в суде. Эксперт отдельно подчеркивает, что ЭТрН может быть использована в суде как любой другой первичный документ: «Ее можно направить онлайн - через сервисы «ГАС Правосудие» или «Мой Арбитр», тогда следует подтвердить накладную электронной подписью. Если необходимо направить ЭТрН в бумажном виде, нужно распечатать ее из системы ЭДО с пометками, заверить печатью и подписью», - говорит Алексей Тузов.

Максим Храменков согласен со словами независимого эксперта и отдельно подчеркивает - бизнес готов работать по новым правилам и даже готов самостоятельно оплачивать переход. Но пока вынужден идти по пути большинства участников эксперимента: работать с электронными накладными и хранить бумажные экземпляры на случай, например, перепроверки их официальными органами. Заявлено, официальные органы не очень-то и стремятся помогать бизнесу переходить на зеленый, то есть на цифру.

Руководитель направления автоматизации логистики Edisoft Алексей Квятковский тоже признается - представители госструктур игнорируют переговоры с представителями рынка и участниками эксперимента. Правда, как подозревает разработчик платформы, делают это они лишь по одной причине – им нечего сказать: «Ни Минтранс, ни ГИБДД, ни даже налоговая нам не помогают в разработке программного продукта. Когда мы закончим работать над продуктом, то он будет внедрен и участникам рынка придется научиться им пользоваться».

А помощь государства нужна. Хотя бы для того, чтобы гарантировать устойчивую сотовую связь по всей территории грузоперевозки: «Возможность оформления и проверки ТрН в пути сильно зависит от доступности IT-систем, оперативности операторов в устранения ошибок и сбоев, а также от наличия и качества доступа в интернет. Также есть вероятность увеличения расходов перевозчиков и экспедиторов на оформление электронных подписей, на взаимодействие с операторами. И еще, должны быть предусмотрены требования и ответственность для всех участников, а не только для перевозчика или экспедитора», - говорит вице-президент по развитию Северо-Западного дивизиона «Ренессанс страхование» Татьяна Никифорович.

Эксперты признаются, этот экспериментальный год показал все болевые точки. Более того этого срока достаточно для исправления недочетов.

«Но все зависит от скорости принятия решений и выделенных на исправление ресурсов. Уже несколько лет действует рабочая группа, и пока много открытых вопросов, которые обсуждаются, но решения нет, а значит нет и реализации», - резюмирует Т. Никифорович.

«Нужны послабления со стороны государства на период отладки всех процессов и возможные ошибки, а также подробные разъяснения по новым правилам работы», - дополняет Сергей Левченко.

«Чтобы запуститься и начать работать года достаточно. Но только, если этим процессом заниматься весь этот период, а не пытаться прийти «на готовенькое» в самом конце. Ни одна система не может существовать без внесения изменений в процессы или какого-то развития и поддержки в перспективе. Зачастую новые возможности приносят новые проблемы и новые «подводные камни». Таков путь прогресса», - говорит Максим Храменков.

«При оперативном реагировании на обратную связь и внедрении корректирующих мероприятий срок в год – достаточный», - настаивает Татьяна Кузьминова.

Руководитель направления автоматизации логистики Edisoft Алексей Квятковский тоже признается, за год можно и разработать платформу, и обкатать ее и внести поправки. Но представители госструктур переговоры с представителями рынка и участниками эксперимента игнорируют. Правда, как подозревает оператор, делают это они лишь по одной причине – им нечего сказать: «Ни Минтранс, ни ГИБДД, ни даже налоговая нам не помогают в разработке программного продукта. Когда мы закончим работать над продуктом, то он будет внедрен и участникам рынка придется научиться им пользоваться».

А между тем Минтранс готовит следующий этап развития электронного документооборота на автотранспорте - им станет перевод в электронную форму путевых листов. Министр транспорта сообщил президенту страны, что уже подготовлен законопроект, закрепляющий возможность формирования путевых листов в электронной форме при перевозке не только грузов, но и пассажиров автотранспортом. Документ планируют внести в Правительство уже в конце 2021 года.

«Благодаря предлагаемым мерам в электронный вид будет переведено более 2 млрд путевых листов. В целом принимаемые меры позволят «оцифровать»90 % всех перевозочных документов на автомобильном транспорте», - отметил Виталий Савельев.

В министерстве подсчитали, цифровизация уже к 2024 году увеличит вдвое среднюю коммерческую скорость движения товаров, с 300 до 600 км в сутки. При этом процесс цифровизации охватит более 7 млн активных участников перевозочного процесса − перевозчиков, водителей, грузоотправителей, грузополучателей и экспедиторов. Важным результатом станет вывод из «серой» зоны недобросовестных участников рынка, а также рост налоговых поступлений в федеральный бюджет.

«В дальнейшем цифровизация документооборота позволит создать единую информационную среду для обмена документами между участниками перевозочного процесса на всех видах транспорта – автомобильном, железнодорожном, воздушном и морском. Проводимая Министерством транспорта работа является первым шагом к развитию «бесшовных» мультимодальных перевозок как внутри страны, так и по международным транспортным коридорам ЕАЭС, а также внедрению технологий самореализуемых контрактов для обеспечения взаиморасчетов между всеми участниками транспортного рынка», - отдельно подчеркнул В. Савельев.

**Вместо послесловия**

Директор департамента проектов сеть магазинов МясновЪ и Отдохни Илья Соломатов на противоборство коллег с органами власти смотрит слегка со стороны. Он раз бы принять участие в этом споре по внедрению электронной транспортной накладной и электронного путевого листа, но у него на это нет прав. Хотя он тоже является участников рынка автомобильных грузоперевозок:

«Для нас ЭТрН в том виде, в каком она вошла в эксперимент не имеет смысла. Для того чтобы перевозить маркированный товар в машине все равно должна быть бумажная версия. Причем оригинал. Кроме того, закон об обороте алкоголя ничего не знает про ЭТрН. Без срочного изменения законодательной базы ЭТрН может остаться только экспериментом», - говорит он.

**Точка зрения**

Генеральный директор Агентства транспортного права Нелли Мандрыкина:

На сегодняшний день налоговые органы предложили еще раз видоизменить форму, которая уже установлена правилами 2200. В настоящий момент бизнес ведет дискуссию с ФНС. Минтранс занял выжидательную позицию: какую форму внедрит налоговая, такая и будет утверждена. Это произойдет уже к концу 2021 года.

ЭТрН будет сосуществовать наряду с бумажной накладной, а новые правила, которые устанавливаются для ЭТрН будут автоматически распространяться и на бумагу. При этом переход от бумаги только к электронной будет происходить постепенно. Подчеркну, бизнес имеет право или бумажную, или электронную накладная, а не обе одновременно. Хотя есть письмо от ФНС о переходном периоде, когда действуют две накладные, но пройдет года три и контролеры про это письмо и не вспомнят. Моя рекомендация максимально быстрее переходить на новую форму и 10 графу заполнять, указывая экспедитора.

Самая главная проблема ввода ЭТрн - договориться об экспедиторе. Клиентам удобнее оформлять транспортные накладные так, как они оформляли ранее. В графе отправителя они указывали себя, а далее в накладной указывать экспедитора. Сейчас необходимо в графе «Отправитель» указать именно экспедитора, и поставить галочку «Экспедитор». Подчеркну, экспедитору нужно получить от отправителя ИНН водителя и основания для владения транспортным средство (аренда, лизинг или собственность).

Какие риски с внедрение электронной транспортной накладной? Тут всегда волновались отправители, потому что у них идет отсрочка платежа, и она всегда была привязана к получению бумажной накладной. А с электронной накладной – накладная начнет действовать, как только отправитель поставит квалифицированную электронную подпись. Это очень оперативно, поэтому они не хотели бы, чтобы электронная накладная вводилась слишком быстро.

ЭТрН позволяет понять от кого кому передавался груз и как он перемещался с точки зрения владения юридическим лицом. Конечно, количество мошенников уменьшится, потому не каждый будет готов платить за электронную квалифицированную подпись. Но исключать мошенничество все не стоит. Компаниям, как и прежде, нужно проверять подрядчиков.